

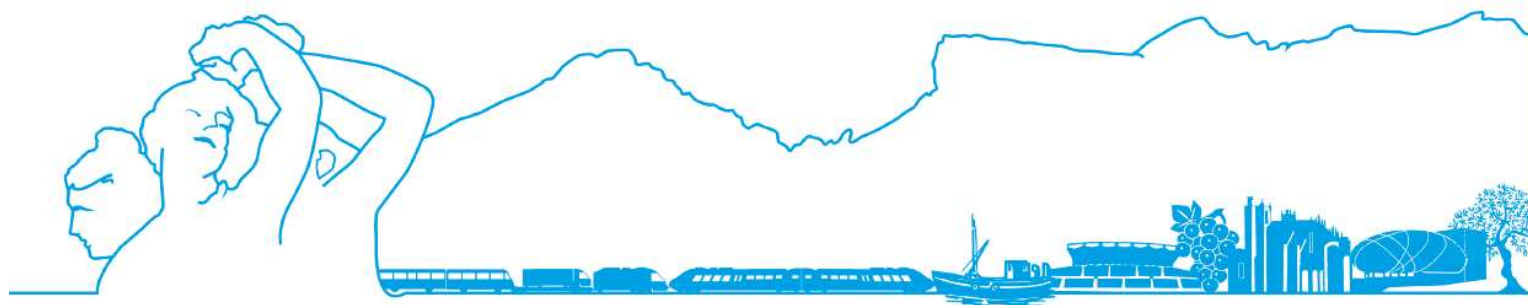
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

Atelier Desserte du territoire n°2

vendredi 2 mars 2012 - NARBONNE

Palais des arts, du sport et du travail - Narbonne



LISBOA - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - NARBONNE - MARSEILLE - VILNI
SVERIGE - DANMARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÁS - PORTUGAL - ESPAÑA - POL
- PARIS - KØBENHAVN - CALAIS - DOVER - LONDON - MONTPELLIER - WARSZAWA - BRISTOL - BRUXELLES - PERPIGNAN - DEN HAAG - AMSTERDAM - DORTMUND - BÉZIERS - HANNOVER - BERLIN
LISBOA - SÈTE - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA -
BELGIQUE - UNITED KINGDOM - ČESKÁ REPUBLIKA - SVERIGE - DANMARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÁS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLSKA -

OUVERTURE - INNOVATION - INTERCONNEXION - PARTENARIAT - ÉCO-RESPONSABILITÉ - RÉSEAU - AVENIR - MOBILITÉ - ACCÈS - EUROPE - TERRITOIRES - ÉVOLUTION - PERF

Début de la réunion à 10h, en présence de 52 participants.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
DOMANGE	Olivier	DREAL	Représentant
PETIT	Daniel	DDTM de l'Aude Mission d'expertise et de conseil en aménagement durable	Chef MECAD
BOUSCAREN	Jean-Louis	Conseil économique, social et environnemental LR	Président de la commission Aménagement du territoire
DEJEAN	Robert	Conseil général de l'Aude	Conseiller général
PUJOL	Bernard	Conseil général de l'Aude	Directeur des transports
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil général de l'Aude	Chef de service
RICHARD	Claude	Conseil économique, social et environnemental LR	Chargée de mission
FERRIÈRES	Éric	CCI de Narbonne / Lézignan / Port-la- Nouvelle	Directeur du pôle industrie et aménagement du territoire
MAUGER	Charlotte	CCI de Narbonne / Lézignan / Port-la- Nouvelle	Conseillère aménagement du territoire
CHAMPRIGAUD	Alain	Chambre d'agriculture de l'Aude	Chef de service
ESCOURROU	René	Communauté d'agglomération de Carcassonne	1 ^{er} Vice-président
COMBETTES	Roland	Communauté d'agglomération de Carcassonne	Vice-président
UGEN	Sandrine	Communauté d'agglomération de Carcassonne	Directrice des transports
BASCOU	Jacques	Mairie de Narbonne Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Député-maire Président
BAT	Marie	Mairie de Bages Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Maire de Bages Vice-présidente déléguée à l'environnement et au Parc naturel régional
BRUNEL	Serge	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	DGS
BOSCH	Danièle	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Directrice du développement touristique
PETIT	Jean-Luc	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Directeur général adjoint du pôle Développement du territoire
PEREA	Alain	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	DGA Aménagements Durable du territoire
SENEQUE	Pierre	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Service aménagement et urbanisme
PERERA	José	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Vice-président Aménagement de l'espace communautaire
PRAX	Romain	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Service Aménagements
MITHIEUX	Julien		Bureau d'étude du Grand Narbonne
BENHAIEM	Guillaume	Communauté de communes La Domitienne	Directeur des affaires générales
BOZZARELLI	Michel	Communauté de communes La Domitienne	Président

POCIELLO	Jacques	Mairie de Cuxac-d'Aude	Maire
DURAND	Christian	Mairie de Coursan	Adjoint au Maire
GARCIA	Gérard	Mairie de Cuxac-d'Aude	Adjoint au Maire
LAURENS	Claudine	Mairie de Cuxac-d'Aude	Adjointe au Maire
PELLEGRY	Jean Claude	Mairie de Cuxac-d'Aude	Adjoint au Maire
LAFFON	Aimé	Mairie de Marcorignan	Maire, Vice-président du Grand Narbonne délégué à la politique des transports publics
GEA	Bernard	Mairie de Montredon-des-Corbières	Maire
BANCILHON	Christian	Mairie de Montredon-des-Corbières	Adjoint au Maire
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan	Maire
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan	Adjoint
TERRASSE	Jacques	Caisse des Dépôts	Chargé de mission
LANESSE	Thierry	Parc naturel régional de la Narbonnaise	Directeur
TRIADOU	Laurent	SMMAR	Technicien de rivière
ARDITI	Maryse	Association ECCLA	Présidente
THIBAUT	Jean Luc	Association ECCLA	Représentant
AUGER	Claude	Énergie TGV [®]	Président
CORMARY	Albert	Europe Ecologie Les Verts	Représentant
BOISSEAU	Eric	FNAUT	Représentant régional
GRAU	Jacky	FNAUT	Représentant
ARTIS	Louis-Jean	TGV [®] Développement Languedoc-Roussillon	Président
POLI	Yvonne	TGV [®] Sud - Territoires & environnement	Représentante
QUÉTIN	François	SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation Direction déléguée aux grands projets Département des projets de l'arc méditerranéen	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen
AUBELEAU	Jean-Michel	RFF	Chef de projet Ligne Toulouse-Narbonne
LEGRAND	Roland	RFF	Chef de Mission "gare nouvelle"
FONTANELE	Benoît	Bureau d'études	Chargé d'études
DUVAL	Bérénice	Bureau d'études	Chargée d'études
RICHER	Jean-Pierre		Garant

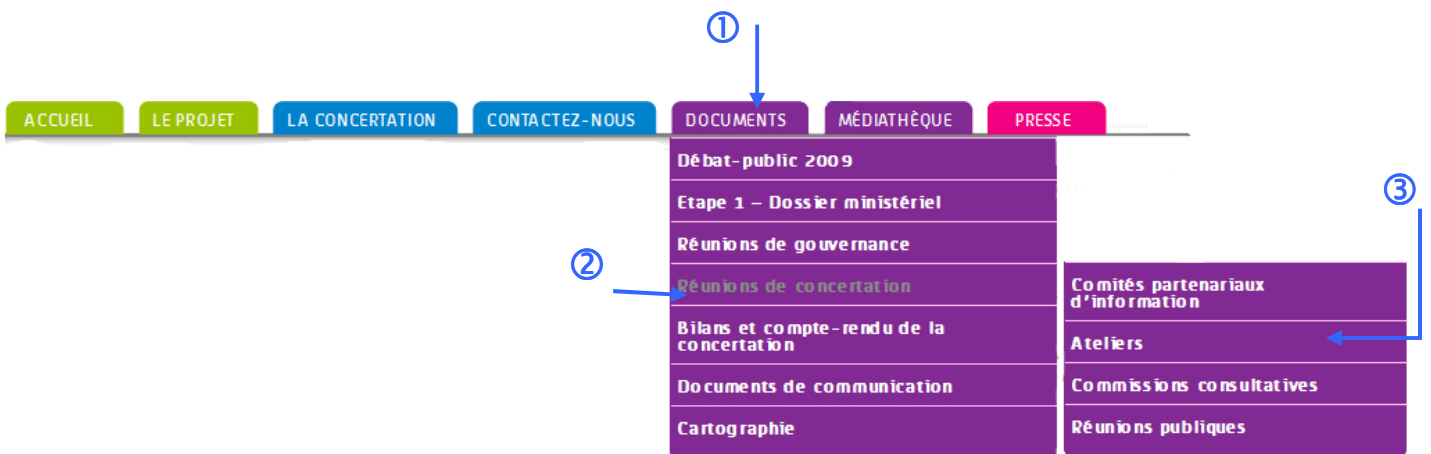
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) pour cet atelier :

- ♦ Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- ♦ Roland LEGRAND, chargé de mission Gares nouvelles
- ♦ Bruno BEAUCHET, responsable des études socio-économiques
- ♦ Jean-Michel AUBELEAU, chef de projet ligne Toulouse-Narbonne

Déroulé de l'atelier

- ♦ Propos liminaires
- ♦ Présentation du projet urbain de Narbonne
- ♦ Temps d'échanges

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Le diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



PROPOS LIMINAIRES

L'atelier a pour objectif de présenter l'avancement des études prospectives relatives au projet urbain du Grand Narbonne et de l'Ouest audois. Celui-ci doit crédibiliser l'opportunité d'une gare nouvelle sur ce secteur.

Édouard PARANT, chef de mission du projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, rappelle que la zone de passage de 1 000 mètres a été actée par la ministre en charge de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement, le 14 novembre 2011. L'objectif de l'étape 2 des études, est d'identifier des tracés compatibles avec la réalisation d'une gare nouvelle dans un triangle qui comprend l'Ouest audois, l'Est du Biterrois, au-delà, Agde, le littoral et une partie de l'arrière-pays, et au centre, le territoire de Nissan-lez-Ensérune. L'enquête d'utilité publique sera conduite à l'horizon 2015, à l'issue de l'étape 3.

D'ici là, une seconde décision ministérielle sera prise à l'automne 2012, sur la base du dossier validé par le COPIL du 13 juillet 2012. Le ministre en charge des transports, prendra sa décision sur le dossier ministériel présenté et approuvé mi-juillet par les cofinanceurs et qui aura fait l'objet d'une nouvelle consultation formelle lancée par le Préfet de Région auprès de tous les acteurs.

La restitution du dossier du Grand Narbonne se fera entre le 18 et le 21 juin, pour une présentation finale avant le comité de pilotage.

La question de la mixité de la ligne devra être arbitrée pour la même date. Enfin, la ministre a demandé d'étudier la possibilité de créer une (ou deux) gare(s) nouvelle(s) mais aussi de montrer les possibilités de développement des gares actuelles.

Édouard PARANT, RFF, rappelle la politique de desserte et les principes fondateurs d'un projet de gare. Sur le secteur de Narbonne, RFF étudie 2 sites de gare nouvelle, ainsi que les possibilités de modernisation de la gare actuelle.

PRÉSENTATION DU CALENDRIER DES ÉTUDES par Édouard PARANT

PRÉSENTATION DES PRINCIPES FONDATEURS D'UNE GARE par Sylvio D'ASCIA, architecte, INEXIA

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, annonce que le choix de sa commune et du Grand Narbonne se porte indéniablement vers la 1^{ère} implantation de gare nouvelle. C'est l'accès principal, qui, tout en étant sur la commune de Montredon, permet au village de garder une vie sociale. Le croquis sur la transparence de la gare nouvelle lui semble très intéressant, car la vue dégagée, notamment sur la cathédrale de Narbonne, est un véritable atout. Il ajoute que le 2^e choix, s'il était amené à y souscrire, devrait à son avis être inversé : inverser la gare, c'est-à-dire inverser le côté façade, qui bénéficierait ainsi d'une vue sur le village, installer les parkings de l'autre côté et pas du côté du village, pour préserver la vie des habitants et éviter une trop grande circulation automobile dans le village. « C'est à minima ce qu'il faudrait faire pour que nous puissions accepter cette option de gare », conclut-il.
- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, pose une question sur la gare centre et la situation des parkings car il s'agit d'un problème récurrent.

Sylvio D'ASCIA, INEXIA, précise que le dimensionnement des flux n'a pas encore été réalisé et qu'il sera fait dans une 2^e étape. Le projet a été étudié en partant du postulat que les parkings actuels seraient suffisants. Mais il y a un potentiel de développement de l'autre côté de la voie, vers le canal.

- ▶ **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, insiste sur le fait que, d'après lui, les parkings actuels sont insuffisants.
- ▶ **Jean-Louis BOUSCAREN, Président de la commission aménagement du territoire – CESER LR**, demande une précision sur le passage de la Ligne nouvelle Toulouse-Narbonne (LTN) par rapport à la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) car il lui semble que ce projet doit être intégré dans la réflexion.

Édouard PARANT, RFF, souligne que le niveau d'études est moins avancé sur LTN que sur LNMP.

Jean-Michel AUBELEAU, chef de projet ligne Toulouse-Narbonne - RFF, confirme que les pré-études fonctionnelles se terminent : le comité de pilotage aura lieu la semaine suivante et sera suivi d'une rencontre partenariale. Il reste 2 options de passage à l'arrivée sur Narbonne, une option « médiane », légèrement au nord de la ligne classique et une option « sud » avec un éventail très ouvert, entre le sud de la ligne classique de Marcorignans jusqu'au sud de l'A61. Le dernier comité de pilotage du 23 février a validé les fonctionnalités et aujourd'hui, ce sont les orientations prises sur LNMP qui vont permettre de préciser le projet sur LTN.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que l'option nord qui devait se raccorder au niveau des basses plaines de l'Aude, vers Nissan, a été écartée par les partenaires du projet LTN.

- ▶ **Jean-Louis BOUSCAREN, Président de la commission aménagement du territoire – CESER LR**, insiste sur la nécessité d'intégrer les 2 projets dans la réflexion en cours, même si le projet LTN est à plus long terme : « On ne peut pas ne pas le prendre en compte ».
- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, demande si l'option médiane a été retenue.

Jean-Michel AUBELEAU, chef de projet ligne Toulouse-Narbonne - RFF, explique que RFF a réfléchi à 3 options de passage, avec un spectre très ouvert à l'arrivée sur Narbonne. Durant la phase 3, l'option « Nord », qui était très au nord de la ligne classique a été abandonnée, compte-tenu des contraintes environnementales très importantes.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, s'interroge sur le positionnement de la « gare 1 » qui permettait le raccordement par la solution médiane proposée pour LTN.

Édouard PARANT, RFF, confirme que les deux sites permettront ce raccordement. C'est la ligne Toulouse-Narbonne qui devra s'adapter au choix de la gare sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et non l'inverse, compte tenu de la maturité des deux projets.

- ▶ **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, demande une précision car il lui semblait que la solution médiane de LTN ne permettait le raccordement que de la « gare 1 ».

Jean-Michel AUBELEAU, chef de projet ligne Toulouse-Narbonne - RFF, précise que toutes les options sont ouvertes, mais avec des performances contrastées, selon le choix de desserte du Narbonnais. RFF a engagé une étude complémentaire dont les 1^{ers} enseignements ont été restitués au dernier comité technique. Aujourd'hui, le débat ne porte pas sur le sujet Toulouse-Narbonne, mais dans les études menées par la Direction Régionale Midi-Pyrénées, la façon dont le nœud ferroviaire peut se concevoir, est examinée. Il n'y a pas d'option sur LNMP qui puisse contraindre LTN, mais des questions à étudier de près, en particulier, la continuité de la mixité sur LNMP au sud de Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, apporte un éclairage sur les deux projets : si la ligne arrive au nord des 2 sites de gares nouvelles du Narbonnais, des liaisons directes Toulouse-Montpellier seront privilégiées. La gare sera plutôt desservie par des liaisons Toulouse-Perpignan et Montpellier-Perpignan. Si le projet est de pouvoir arrêter les flux Montpellier-Toulouse, il vaut mieux arriver par le Sud. En revanche, les flux Toulouse-Perpignan ne s'arrêteront pas en gare nouvelle dans ce cas. Avec une étoile ferroviaire, une partie des flux ne peut-être accueillie en gare, sauf avec un rebroussement. Avec l'option Névian-Marcorignan, les flux iront directement à Montpellier en venant de Toulouse, sans passer par la gare. C'est le 2^{ème} flux après le flux principal qui est Montpellier-Perpignan. Avec l'option du sud vers l'A61, les flux Montpellier-Perpignan et les flux Toulouse - Montpellier seront captés ; en revanche, les flux qui partent vers Perpignan (en venant de Toulouse) n'irrigueront pas la gare nouvelle.

En ce qui concerne l'interaction entre les choix à faire sur les fonctionnalités Montpellier-Perpignan et l'arrivée de Toulouse-Narbonne, nous savons aujourd'hui que le site 1 permet de faire de la mixité au sud, mais pas le site 2, qui ne permet pas le passage de trains de fret. Mais quel que soit le choix du site, si la ligne est mixte au sud, un tunnel sera nécessaire, de la gare jusqu'au centre d'enfouissement technique. L'arrivée par le sud avec Toulouse-Narbonne, implique un raccordement de LGV en tunnel, ce que personne n'a envie de construire. C'est donc un secteur contraint techniquement et contraint en matière d'environnement, car en descendant vers le sud, se trouvent les Corbières : des arbitrages seront nécessaires.

- **Maryse ARDITI, Présidente de l'Association ECCLA**, souhaite disposer d'un tableau récapitulatif comparant les différentes options, pour mieux comprendre. Elle pense que la gare centre serait très bien.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que, si une gare nouvelle est construite, tous les TGV[®], du moins la plupart s'y arrêteront. Un tableau synthétique et comparatif sera réalisé, mais l'atelier d'aujourd'hui n'a pas pour objectif de faire un choix entre option. C'est un point d'étape qui doit permettre d'avancer sur le volet urbain. Un site de gare centre existe, pour lequel il faut faire des raccordements au nord et au sud de Narbonne, pour permettre au TGV[®] de quitter LNMP pour ensuite desservir la gare actuelle. Il faut dans ce cas investir dans les raccordements et non dans une gare nouvelle. Ce projet doit être porté par l'ensemble des partenaires, s'ils veulent aller dans ce sens. « Si vous investissez dans une gare nouvelle, vous allez déplacer l'ensemble des circulations à longue distance dans cette nouvelle gare. Vous aurez un système bi-pôle, avec la gare actuelle pour les voyageurs effectuant des trajets domicile-travail, et la gare nouvelle pour les longues distances ». La gare actuelle est accessible en bus, vélo, à pieds. Pour la gare nouvelle et les trajets « longues distance », les voyageurs acceptent de prendre leur voiture ou un bus d'agglomération, car ils viennent de beaucoup plus loin.

- **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, précise que, selon lui, une gare doit répondre aux besoins des voyageurs, avant de contribuer à un nouveau quartier ou de participer au développement d'une ville. Il souhaite que les tableaux comparatifs prouvent qu'un aménagement de la gare actuelle répondrait aux besoins des voyageurs pour les 50 ans à venir. Il faut, insiste-t-il, se focaliser sur les voyageurs, humains ou colis.

Édouard PARANT, RFF, indique que la suite de la présentation apportera des éléments rationnels et concrets en matière de desserte.

- **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, souligne qu'il n'y a jamais de problème de parking, mais des problèmes de voitures. S'il n'y a pas assez de parkings, c'est qu'il y a trop de voitures, selon lui. Il faut donc commencer à se demander pourquoi les gens viennent en voiture et comment faire en sorte qu'ils ne viennent pas en voiture.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que l'un des buts de cet atelier est de réunir les responsables des réseaux de transport, avec la Ville, l'Agglomération, le Département, sans oublier d'évoquer le volet TER, de la responsabilité de la Région. Les études doivent porter aussi sur le développement des moyens d'accès, pour limiter l'utilisation de la voiture particulière. Cette réflexion doit être portée par l'ensemble des Autorités organisatrices de transport (AOT). Si ce critère prévaut, la gare centre sera la meilleure candidate, puisqu'elle est déjà intégrée à un réseau. Mais, il faut distinguer les voyageurs

qui prennent des trains « longue distance » et ceux qui se déplacent tous les jours pour aller travailler où se rendre à la faculté. Ils n'ont pas les mêmes attentes. Une grande partie des gens qui utiliseront cette gare, préféreront ne pas entrer dans la ville, car ils n'habitent pas Narbonne et peuvent avoir des difficultés à se garer.

- ▶ **Laurent TRIADOU, technicien de rivière - Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières**, signale que l'emplacement de la gare 2 est localisé sur l'ancien étang de Montredon qui, dans le cadre d'un schéma hydraulique global « Montredon et Narbonne » est une zone de stockage très importante en termes de volumes. Des projets sont toujours possibles, mais le syndicat considère que sur le plan strictement hydraulique, cette zone reste une zone d'expansion (stockage de volume d'eau) et qu'y prévoir des parkings ajouterait une contrainte technique importante.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que le site est effectivement classé dans le Plan de prévention du risque inondation (PPRI) et que, s'il était retenu, il faudrait réaliser des aménagements qui le rendent compatibles avec les problématiques de stockage, comme recréer des capacités de stockage. En revanche, il précise qu'il n'est pas dans l'atlas des zones inondables de la région (mis à jour par la DREAL).

PRÉSENTATION DU PROJET URBAIN DU GRAND NARBONNE par Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne

La présentation de la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique, documents, réunions de concertation, ateliers.

- ▶ **Éric BOISSEAU, représentant régional de la FNAUT**, ajoute que la possibilité que la desserte TGV[®] continue à être assurée par l'actuelle gare de Narbonne est la meilleure. La FNAUT a pris position au niveau national contre les gares ex-urbanisées. Il faut se confronter au problème du financement sur Montpellier-Perpignan, à savoir trouver 7 Mds€. L'un des scénarios sera peut-être de faire une ligne nouvelle Montpellier-Nissan, et pendant quelques années Nissan-Perpignan par la ligne actuelle. La ligne actuelle entre Béziers et Narbonne permet de rouler à 220 km/h sur les 2/3 de son parcours, ce qui permet simultanément de desservir Béziers-centre et Narbonne-centre. Cela lui paraît une excellente proposition.
- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, précise que la SNCF est souvent questionnée sur la possibilité de mettre une gare tous les 50 km. La gare d'Aix-TGV[®] est à 19 km de la gare de Marseille Saint-Charles, soit 10' en TGV[®]. Ces gares fonctionnent très bien. La difficulté est plutôt de savoir quel est le potentiel de desserte. La notion de temps est très importante, notamment le seuil psychologique de 3 heures pour des longues distances, mais il n'y a aucun dogme à avoir sur le nombre de km qui doit séparer à minima des gares nouvelles ou des gares centres. La pertinence de chaque projet sera définie par les estimations de trafic ; ce sont les seuls éléments d'appréciation à avoir si l'on veut juger de l'intérêt de telle ou telle gare. Il est aujourd'hui impossible d'avoir une quelconque assurance de la part des transporteurs (la SNCF ne sera bientôt plus seule sur le marché) du nombre de trains qui seront mis en circulation dans 10, 20 ou 30 ans par tel ou tel opérateur. Cela ne doit pas empêcher de prendre des décisions, mais il faut avoir à l'esprit qu'il n'y a aucune garantie dans les estimations du nombre de trains qui s'arrêtent en gare centre ou gare nouvelle quelque soit le scénario. C'est un changement assez fondamental par rapport à ce qui se pratiquait il y a 10 ans en France, où la desserte était garantie et même parfois contractualisée.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que sur cette question des gares rapprochées, il faut raisonner non pas en termes de distance, mais d'intérêt pour le voyageur. Cela revient à répondre à la question : y a-t-il un intérêt pour les habitants des territoires Sud héraultais et Est audois, d'avoir chacun une desserte par gare nouvelle ou une desserte commune ou une desserte par les gares centres ?

- ▶ **Jean-Louis BOUSCAREN, Président de la commission aménagement du territoire – CESER LR**, confirme que la question doit être posée. Ainsi que la question du calendrier de la LTN, dont l'aboutissement était prévu en 2025 et aujourd'hui, en 2030. Il s'interroge sur cette LGV et soulève la question du financement. Le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) a chiffré à 650 milliards d'euros l'investissement à faire en infrastructures de transport. « Quand on sait que l'État français aujourd'hui a 1 700 Md€ de dettes, il ne faut pas compter sur lui pour financer. Comment allons-nous financer ? Les ressources diminuent et on demande aux collectivités territoriales de plus en plus d'investissements. M. Bascou a évoqué l'Europe. Je pense que tous les élus devraient faire cause commune et aller solliciter l'Europe ». Pour le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM) le tour de table financier a permis de rassembler 2 Md€ grâce à un partenariat public-privé (PPP) ; la Région a apporté 400 M€, mais l'Europe seulement 54 M€, alors que le CNM fait partie du maillon manquant dont on parle depuis des années, sur une ligne internationale, qui va de Rotterdam à Séville. Il suggère que tous les élus aillent ensemble, toutes tendances politiques confondues, demander à l'Europe de mettre la main à la poche. Il ajoute une question sur le coût des raccordements nécessaires entre ligne nouvelle et ligne ancienne. « Si on a une ligne nouvelle à côté d'une ligne ancienne et qu'il n'y a pas de communication entre les deux, on ne règlera pas le problème de report des trains sur l'autre ligne en cas d'accident sur la voie ferrée ». Il veut connaître le coût global de réhabilitation des gares centres et des raccordements qui permettraient d'éviter d'investir sur des gares nouvelles, dont le coût s'élève à environ 80 M€.
- ▶ **Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne**, rappelle que le tronçon de ligne en question n'avait pas été classé tronçon national et proposé à l'Europe. Mais il l'a été durant l'été 2011. L'Association des villes à grande vitesse a été transformée en Association des villes à grande vitesse et pour l'interconnexion. Une démarche commune va être faite auprès de l'Europe avec les Régions et les Conseils généraux qui seront parties prenantes de cette association. Après les élections, en juillet, ou début septembre, une démarche commune de l'ensemble des maires auprès de l'Europe est prévue, mais nous savons que le financement des infrastructures est de plus en plus difficile à obtenir. Le CESER LR peut être associé à cette démarche, il sera invité au prochain sommet des Villes à grandes vitesses et pour l'interconnexion.

Édouard PARANT, RFF, précise que cette association rassemble aussi les partenaires espagnols (Figueras, Gérone, Tarragone, Lleida) de RFF. Cette démarche est importante car les financements de l'Europe fonctionnent par période de 7 ans. Le programme en cours est celui de 2007-2013 et celui de 2014-2020 est en préparation. RFF invite les élus à se mobiliser pour qu'ils se battent maintenant, non pour le financement des études, mais pour préparer le financement des travaux.

À propos du coût des raccordements et des gares, il ajoute que lors de l'étape 1 (rapport de fin d'étape en ligne sur le site) deux raccordements ont été chiffrés, sur Nissan et au sud de Narbonne pour 250 à 300 M€. Les investissements en raccordements peuvent être consommateurs d'espace dans des secteurs proches des villes, c'est l'une des difficultés à gérer. Par ailleurs, ils concentrent tous les flux en entrée et sortie de gare ; cela soulève des questions sur la capacité de la ligne actuelle à accueillir toutes les circulations, les TER, qui sont sur la ligne actuelle, une partie du fret qui roule, et les TGV[®] qui doivent s'arrêter en gare. Aujourd'hui, RFF n'a pas chiffré le coût des gares mais le coût d'un raccordement est connu : il s'agit de linéaire de voie et d'acquisition foncière en zone urbaine, ce qui a un coût plus élevé qu'en zone rurale.

- ▶ **Louis-Jean ARTIS, Président de TGV[®] Développement Languedoc-Roussillon**, pense que la région a la chance aujourd'hui de pouvoir réaliser un projet de ligne nouvelle. Mais il faut éviter de la concevoir comme il y a 50 ou 100 ans, et au contraire se projeter dans les 50 ou 100 ans à venir. Nous sommes dans une région où il n'y a pas de grand pôle principal, mais un chapelet de villes moyennes réparties sur le littoral. Pour desservir ce territoire, il pense que les gares nouvelles sont nécessaires, ainsi que le développement d'un service TER à grande vitesse (TERGV) qui permettrait une desserte améliorée en termes de temps de parcours sur l'ensemble de la région. Cela n'exclut pas de rouler à grande vitesse et à grande distance pour les TGV[®], mais il est important d'avoir un

chapelet de gares nouvelles comme sur Avignon-Nîmes (26 km), Nîmes-Odyseum (55 km), Odyseum- Béziers (64 km), Béziers-Narbonne (Montredon) (environ 40 km). Il constate que rien n'empêche d'avoir une gare à Perpignan, à Gérone et à Barcelone : « N'est-il donc pas opportun de réaliser un certain nombre de gares nouvelles ? » et ajoute qu'une architecture de gare un peu plus modeste que ce qui a été présenté, mais fonctionnelle, serait suffisant.

Édouard PARANT, RFF, pense que la question est importante : « Jusqu'où la collectivité souhaite-t-elle porter le geste architectural ? » La réponse lui appartient. Par ailleurs, la question du TERGV sera abordé ultérieurement car le responsable de la politique des TER est absent à cet atelier. Il s'interroge sur l'autorité organisatrice de transport qui pourrait mettre en place ce service ? La Région ou une entreprise privée ?

- **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, rappelle que ce point avait été abordé lors du débat public. Jean-Claude Gayssot, ancien ministre des Transports, y était sensible. Des études ont été réalisées, avec pour objectif de savoir quelle était la pertinence d'ajouter des trains spécifiques TERGV à l'offre grande vitesse d'ores et déjà prévue dans le projet. Deux scénarios avaient été étudiés : réutiliser des TGV[®] avec un quota de places pour les trajets régionaux (1^{er} scénario) ou ajouter des trains spécifiques grande vitesse circulant à des vitesses autres que 300-350 km/h, inutiles pour atteindre des chapelets de villes (2^e scénario). Le résultat était clair : avec les offres assez contrastées envisagées lors du débat public, c'est-à-dire un quasi-doublement des TGV[®] par rapport à aujourd'hui, il n'y avait pas de pertinence à rajouter des trains supplémentaires. Les TGV[®] envisagés pour effectuer des déplacements régionaux étaient suffisants. Dans d'autres régions, les conseils régionaux sont devenus prudents sur ces sujets.

Il ajoute une remarque sur les gares centres qui ont historiquement un avantage important pour les trafics régionaux, car elles sont en cœur de ville : « Un certain nombre de transporteurs, dont la SNCF, avaient plutôt envisagé que les services régionaux grande vitesse rentrent dans des gares centres ». C'est ce qui avait été conclu en 2009.

- **Maryse ARDITI, Présidente de l'Association ECCLA**, revient sur les propos de Jacques Bascou : le député-maire a parlé de densifier la ville de Narbonne. « Je lui dis bravo ». Narbonne est la 10^{ème} commune de France en superficie mais il y a eu un gaspillage démesuré de l'espace. L'idée de densifier la ville est essentielle. Le débat a notamment porté sur la liaison Toulouse-Narbonne, c'est un dossier que nous avons beaucoup étudié à ECCLA. Faire une LGV entre Toulouse et Narbonne n'a pas de sens. En revanche, travailler à l'aménagement de la ligne, sur les tronçons en sous-capacité et faire des propositions de modifications est intelligent, mais une ligne nouvelle n'est pas utile car elle coûterait 2 Md€ pour 4 minutes de gain de temps. Le fret, dans la décision ministérielle de novembre 2011, a été condamné sans le dire et la SNCF a déjà fermé 250 gares au fret. Elle attire l'attention sur Narbonne, où des matières très dangereuses arrivent par le train, et pense que s'il n'y a pas de volonté politique forte pour maintenir ces acheminements par fer, ces matières viendront par la route, avec des risques d'accident. Enfin, sur le financement il faut faire attention au PPP (partenariat public-privé), dont le prix final est exorbitant.

Édouard PARANT, RFF, revient sur la question du fret : le débat public avait souligné la volonté d'une majorité des acteurs que la ligne soit mixte. Ce choix n'est pas remis en cause, mais si elle ne devait pas être mixte d'un bout à l'autre, l'évolutivité à terme ne sera-t-elle pas bloquée ? Il ajoute que c'est l'éclairage que la concertation actuelle doit apporter. RFF ne raisonne pas en termes de projet mais en termes de besoins. La région a-t-elle besoin d'avoir une ligne mixte d'un bout à l'autre ? Comment les besoins en termes de marchandises évoluent-ils ? Le débat doit montrer que la ligne doit être mixte, ou pas, de Montpellier à Perpignan, ou sur quelques sections.

- **Christian DURAND, Adjoint au Maire de Coursan**, ajoute que, du point de vue des coûts, pour passer à 200-220 km/h (au-delà de Toulouse, la ligne fonctionne déjà à 200 km/h) sur

la ligne Narbonne-Toulouse, il faut prendre en compte la suppression des passages à niveaux. Hors, sur la ligne Narbonne-Toulouse, il y en a 160 ; pouvez-vous rappeler le coût de la suppression d'un passage à niveau ?

Jean-Michel AUBELEAU, chef de projet ligne Toulouse-Narbonne - RFF, précise que la vitesse maximale aujourd'hui sur Toulouse-Narbonne est de 160 km/h. Pour relever la vitesse à 200 km/h, il faudrait supprimer 64 passages à niveaux et la suppression d'un PN est de l'ordre de 5 millions€. Il ajoute pour Mme Arditi, que la construction d'une ligne nouvelle entre Narbonne et Toulouse, représente 30 minutes de gain de temps, et non pas 4. Aujourd'hui, des scénarios de LGV, mais aussi d'aménagements lourds de la ligne classique sont à l'étude.

- ▶ **Roland COMBETTES, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Carcassonne**, souhaite que la réalisation d'une ligne Toulouse-Narbonne ne soit pas condamnée prématurément. « Il sera incontournable d'aménager ce maillon ». Il est certain que des voyageurs du centre du département iront prendre leur train à Narbonne, et qu'il leur faudra un accès facilité. La pertinence de l'ouest narbonnais est forte, car il y a des trains qui viennent d'Espagne en direction du nord de l'Europe, comme il est important que les habitants du centre audois puissent accéder au nord de l'Europe. Même si les contraintes financières sont importantes, il faut penser à l'horizon de 50 à 100 ans. « Il faut aller chercher l'argent où il est, c'est-à-dire auprès de l'Europe ».
- ▶ **Gérard GARCIA, Adjoint au Maire de Cuxac-d'Aude**, revient sur l'option gare centre Narbonne et demande comment la LGV traverserait Cuxac ?

Édouard PARANT, RFF, précise que la ligne passera à l'ouest de Narbonne, y compris dans l'hypothèse où la desserte du Narbonnais se ferait par la gare centre ; ce serait donc une ligne sans gare qui ferait Montpellier-Nissan-Jonquière pour les trains directs (qui ne s'arrêtent pas à Narbonne). « Il y aurait certainement un raccordement pour partir vers Toulouse, et des raccordements pour desservir Narbonne centre ». Il ajoute qu'une desserte par la gare centre ne supprime pas le passage de la ligne dans les basses plaines de l'Aude.

- ▶ **Gérard GARCIA, Adjoint au Maire de Cuxac-d'Aude**, souhaite connaître la localisation exacte car la commune a deux projets, l'un à 250-300 m des habitations, l'autre à 150 des habitations

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le tracé sera bloqué au sud est par le PPRT de la Comurhex et n'ira pas au-delà des limites de l'emprise telle qu'elle a été présentée dans la carte affichée dans les communes. La zone de passage ne pénètre pas dans la zone M du PPRT, mais reste dans la zone FAI ; RFF a obtenu de l'État, l'autorisation de passer dans la zone FAI.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, revient sur la décision ministérielle, qui demande que le tracé soit compatible avec une vitesse de 350 km/h sur toute sa longueur. Dans un atelier sur l'environnement, il a été dit que le couple fret et vitesse à 320 km/h était difficile à réaliser, cher et pas sûr, mais il pense que les élus seront satisfaits. En revanche, la compatibilité fret et 350 km/h, est impossible selon lui. « Faire du fret sur des petites portions de ligne n'a pas de sens, vu le coût des raccordements. Soit on met du fret sur toute la ligne, soit pas du tout ». Il demande des arguments pour prouver que le fret est compatible avec la ligne actuelle et regrette que ce point n'ait pas été abordé au débat public. Sur la partie Toulouse-Narbonne, faire circuler des trains avec des voyageurs a du sens, mais dire qu'une LGV est un tronçon manquant en Europe est stupide, selon lui. « S'il n'y a personne pour acheter des tickets, la ligne nouvelle ne sera jamais amortie ». Il craint qu'une ligne nouvelle, construite par Bouygues ou un grand consortium, imposerait 100 TGV[®] par jour et tant de location du km, avec une inconnue s'il n'y a pas assez de trains. « Les prévisionnistes qui se trompent toujours, disent qu'il faudra 150 TGV[®] par jour entre le Nord et le Sud de l'Europe, mais il faut aussi que les voyageurs aient les moyens de payer un ticket de TGV[®] ».

Édouard PARANT, RFF, ajoute que toutes les prévisions contiennent une marge d'erreur dont il faut être conscient et qu'il faut savoir estimer. Il faut effectivement repartir des besoins, et pas seulement des coûts, sans oublier toutefois les éléments de rentabilité. Le sens de la décision ministérielle est que le projet soit évolutif : toutes les LGV construites en France doivent à terme pouvoir être circulées à 350 km/h. RFF est conscient qu'il ne faudra plus de trains de fret, s'il faut rouler à 350 km/h à terme sur cette ligne. C'est cohérent avec le Débat public. Plus on augmente l'écart de vitesse entre les trains, plus il est difficile de les faire cohabiter. Il faudrait être en capacité de reporter le fret sur une autre ligne, soit la ligne actuelle aménagée, soit une nouvelle.

PRÉSENTATION « ÉCLAIRAGE FINANCIER » SUR LES GARES NOUVELLES

par **Roland LEGRAND, RFF**

Roland LEGRAND, RFF, apporte des éclairages sur le financement des gares. Le modèle économique des gares, nouvelles ou existantes, s'appuie sur le modèle aéroportuaire mis en place notamment par l'Aéroport de Paris. Il s'agit de l'assistance aux compagnies ferroviaires et aux voyageurs. Ici RFF doit produire des services, à la fois pour le public (les gares de centre-ville intéressent beaucoup les habitants ; à Paris, 20 % des usagers des gares de centre-ville sont les habitants, et non les gens qui voyagent), aux collectivités et aux AOT, aux entreprises ferroviaires, aux commerçants et locataires qui utilisent la gare. La composition des recettes d'une gare est divisée, globalement, en 70 % de la mise à quai des trains (toucher de quai /péages, prestations communes et spécifiques), 20 % produits par les recettes commerciales (commerces en gare) sous forme de redevances, et 10 % par des loyers perçus. Ces pourcentages varient en fonction du positionnement de la gare dans le tissu urbain.

Les recettes en gare sont composées pour les entreprises ferroviaires, de prestations communes : assurer les correspondances et l'information voyageurs, permettre l'usage de sanitaires, de consignes et de l'accueil en gare. Les prestations spécifiques liées à la demande des entreprises ferroviaires comme les salons grand voyageurs, l'accueil pour entreprises ferroviaires spécifiques (terminal Eurostar ou Thalys à la gare du Nord). Ces prestations s'évaluent en fonction du type de train, par exemple, pour la prestation commune de l'entreprise ferroviaire, en fonction du nombre de voyageurs, ou de la nature de la prestation et sa localisation dans la gare.

La location des commerces est fonction de l'importance et de la qualité des flux. Le gestionnaire peut accueillir des locataires qui n'ont rien à faire avec la gare, en appliquant le prix de location du quartier.

Les dépenses sont liées à la gestion du site et aux coûts d'exploitation : services aux voyageurs, aux collectivités, aux AOT (département pour la circulation des bus interdépartementaux), coûts liés à la maintenance, sécurité des biens.

Il peut y avoir des recettes externes telle la valorisation commerciale sur un périmètre pas forcément lié à la gare, comme l'offre de stationnement : stationnements spécifiques à la gare, mutualisation sous forme de parc de stationnement, et dans ce cas, une valorisation est possible. D'autres recettes externes existent comme les opérations foncières.

Il précise que l'investissement de départ est de l'ordre de 80 M€, pour 1 million de voyageurs et 2 voies à quai et qu'une gare en viaduc serait plus chère. Il faut ajouter les coûts d'exploitation : à titre d'exemple, la gare Odysseum représente un investissement de 200 M€, la gare de Nîmes avoisine les 100 M€.

Les financements sont apportés par l'État, les collectivités locales, RFF, et des tiers privés, selon la composante du projet urbain. Pour le CNM, dans le cadre d'une convention générale qui a été signée

avec les partenaires, collectivités, État, RFF, les participations s'élèvent à 1/3 de prise en charge par l'État, 1/3 par les collectivités, 1/3 par RFF.

Il termine sur l'exploitation de la gare : à partir des recettes de gare, RFF, en tant que propriétaire, assumera une participation principale et demandera une participation aux collectivités locales, essentiellement les agglomérations. RFF cherche à mettre en place le concept de la gare contemporaine dont Fabienne Keller, ancien maire de Strasbourg, a posé les bases.

Édouard PARANT, RFF, conclut cette partie du débat, en remerciant le député-maire pour sa présentation et en rappelant que, en dehors de l'aménagement de la gare actuelle, RFF a 2 projets très différents, dont les coûts seront différents eux aussi.

Fin de l'atelier du matin à 12h45.

RFF invite les participants à poursuivre les échanges autour d'une collation.

L'atelier reprend à 14h20.

Déroulé de l'après-midi

- 2^{ème} partie de la présentation du Grand Narbonne
 - La politique de desserte selon les scénarios de gares
 - Temps d'échanges
- **Bernard GEA, Maire de Montredon-des-Corbières**, introduit les bureaux d'études Setec Organisation et Interland en charge de l'Assistance à maître d'ouvrage (AMO) du projet de territoire du Grand Narbonne Ce projet, lié à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, inclut la création d'une gare TGV® à l'ouest.

PRÉSENTATION DU PROJET PAR LES BUREAUX D'ÉTUDES

- **Daniel PETIT, Chef de la MECAD - DDTM de l'Aude**, est satisfait de l'approche, notamment paysagère, qui lui paraît pertinente. Il ajoute que l'Aude a la chance d'avoir des paysages remarquables, qui contribuent à l'atout touristique du département et à son économie. Jusqu'à présent, les projets négligeaient l'approche paysagère, qui est pourtant une 1^{ère} étape indispensable de l'analyse. Le paysage est souvent le parent pauvre d'un projet, qui devrait s'intégrer dans le paysage et pas l'inverse. L'autre mot important est l'identité. Narbonne a des paysages identitaires qui ne supporteraient pas des projets lambdas, qu'on peut retrouver ailleurs. Le traitement des espaces publics, l'aspect urbain, sont à prendre en considération avec la recomposition de la ville, comme la construction d'une ville doit se faire en lien avec ce qui existe. Dans le projet du Grand Narbonne, il faudrait veiller à minimiser l'impact de la voiture.

Édouard PARANT, RFF, suite à cette présentation, RFF rappelle les objectifs calendaires : l'horizon est le dossier ministériel sur le bureau du ministre en automne, mais le comité de pilotage aura lieu en juillet. RFF apportera le volet transport.

PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE DE DESSERTE ET D'ACCESSIBILITÉ DES GARES

par **Bruno BEAUCHET, RFF**

Réactions au sujet des aires de chalandises selon les scénarios

- **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, remarque que dans le scénario 3, il n'y a pas d'offre Grandes Lignes en gare centre de Narbonne ; il pose la question de la chalandise s'il n'y a pas d'offre.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme qu'il n'y a pas d'offre Grandes Lignes. Toutefois, il y a des voyageurs considérés comme voyageurs GL car ils se rabattent à Narbonne centre, et prennent un TER pour aller à Narbonne ouest afin de prendre un train GL. La zone verte concerne les voyageurs qui utilisent le rabattement TER, donc leur Origine/Destination est Narbonne centre/Paris.

Édouard PARANT, RFF, ajoute que ce scénario montre que la gare nouvelle l'emporte sur la gare actuelle en termes de flux. Seuls les gens venant en TER sont susceptibles de passer par Narbonne centre. Ceux qui prennent un TER en gare centre pour se rendre en gare nouvelle viennent en gare centre à pied ou à vélo.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, précise que certaines personnes peuvent venir prendre un TGV[®] en gare centre de Narbonne en TER, et évitent de prendre leur voiture.

Édouard PARANT, RFF, souligne que les modèles essaient d'anticiper les comportements du voyageur. Plus il y a de rupture de charge et plus le voyageur aura tendance à prendre sa voiture pour aller directement à la gare car les usagers du TGV[®] ne sont pas uniquement des habitants de Narbonne.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, rappelle qu'en multipliant le nombre de trains, on multiplie le nombre de voyageurs, et donc de voitures individuelles.

Bruno BEAUCHET, RFF, indique que RFF apportera un éclairage sur les « inductions de trafic », c'est-à-dire les nouveaux trafics liés à une évolution de l'offre et qui viennent s'ajouter au report modal aérien et routier.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, pense qu'il n'y aura pas de report modal local, car les gens utilisent leur voiture pour aller à la gare. « Il y aura report modal pour ceux qui font Paris-Narbonne en voiture. La circulation des voitures va croître pour les gens qui vont travailler et qui font le trajet quotidien gare-domicile ». Il demande si la zone de chalandise est le périmètre psychologique maximum dans lequel une personne va utiliser cette gare ou le potentiel en nombre de gens ? Il propose une pondération avec le nombre de clients potentiels dans la zone.

Édouard PARANT, RFF, annonce que ces chiffres seront présentés par la suite. La zone bleue indiquée sur la carte, représente le croisement entre un temps d'accès et la quantité de population qui habite dans cette zone. Sur ce territoire, la densité diminue en fonction de l'éloignement. La zone de chalandise est le croisement entre le temps d'accès à la gare et la densité de population en un point donné.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute que les zones de chalandise permettent de réfléchir aux transports en commun à mettre en place pour le rabattement vers la gare.

Édouard PARANT, RFF, interroge les élus audois sur la desserte de Nissan, qui se trouve dans l'Hérault. Si la gare nouvelle est à Nissan, doit-elle être desservie uniquement par Hérault transport, pour le compte du département de l'Hérault ?

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, affirme qu'un Conseil général ne mettra jamais un bus en circulation toutes les 5 mn dans les villes de la zone de chalandise. Il pense que, plutôt que d'attendre 2 heures pour avoir un bus, les gens prendront leur voiture pour aller à Carcassonne ou à Toulouse.

Édouard PARANT, RFF, attend que la réflexion des Conseil Généraux se précise sur ce point : sont-ils prêts à mettre en place des bus arrivant 5 mn avant le départ du TGV[®] et repartant 5 mn après, donc avec des horaires calqués sur la desserte Grandes Lignes.

- ▶ **Bernard PUJOL, Directeur des transports - Conseil général de l'Aude**, remarque que la zone de chalandise de Narbonne est calquée sur les limites du Grand Narbonne, qui a la compétence transport. La compétence du Département concerne les pénétrantes au niveau de Lézignan, qui suivent la voie ferrée. Il ajoute que la Région reproche au Département de concurrencer le TER en mettant un bus de ligne qui fait du cabotage (circule de village en village), ce que ne fait pas le TER. « Peu de bus sortiraient du Grand Narbonne, selon la carte de chalandise ». Nous devons travailler entre Autorités Organisatrices de Transport pour proposer une offre organisée. En revanche, il n'est pas sûr que le Département puisse desservir Nissan, car il n'a pas compétence à sortir de son territoire, comme le Grand Narbonne. Il ne peut donc pas dire aujourd'hui que des bus départementaux desserviront Nissan et conclut que le Département de l'Aude, qui porte le

site de Narbonne ouest, n'y voit pas d'intérêt ; d'autant que les bus devront passer sur le territoire du Grand Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, cite le cas d'Avignon, qui montre qu'il est possible d'avoir des bus qui s'affranchissent des périmètres régionaux ou départementaux : un bus relie Villeneuve-Lès-Avignon (Languedoc-Roussillon) à Avignon (Provence-Alpes Côte d'Azur).

- ▶ **Bernard PUJOL, Directeur des transports - Conseil général de l'Aude**, souligne que la différence tient, dans le cas de l'Aude, à la question des gares en compétition. « Nous souhaitons une gare audoise ».
- ▶ **Jacques POCCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, constate que, selon lui, les voyageurs qui sont au sud et à l'est de la zone de chalandise du narbonnais iront, s'il devait y avoir le choix entre Nissan et Montredon, plus facilement à Nissan, en raison de l'infrastructure routière actuelle. Il pense qu'il est important de réfléchir pour minimiser l'impact de la voiture et favoriser les transports collectifs. « Il faut encore développer ce service public ».
- ▶ **Aimé LAFFON, Vice-président délégué à la politique des transports publics – Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, n'est pas d'accord avec l'idée selon laquelle il est plus facile de se rendre à Nissan du sud et de l'est sur le narbonnais. « Dès la sortie de l'autoroute à Narbonne sud, on est à Montredon ». Il est plus facile, selon lui, d'aller de Sigean à Montredon plutôt qu'à Nissan.
- ▶ **Jacques POCCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, persiste et considère que les heures de pointe sur l'autoroute sont à prendre en compte dans la réalité du temps de déplacement.
- ▶ **Aimé LAFFON, Vice-président délégué à la politique des transports publics – Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, ajoute qu'il y a des problèmes de circulation à Coursan, qui empireront si la gare se fait à Nissan. Le PDU de Narbonne qui sera approuvé fin 2013, mettra en évidence ces problématiques.

Édouard PARANT, RFF, constate qu'il n'y a pas de consensus actuellement sur les accès des gares nouvelles et propose que RFF apporte un éclairage complémentaire.

PRÉSENTATION DES RESULTATS DES ETUDES DE TRAFIC par Bruno BEAUCHET, RFF

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, demande le nombre de TER qui circulent sur Narbonne-Avignon ou Toulouse-Narbonne.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que le schéma présente uniquement les dessertes grandes lignes.

- ▶ **Christian BANCILHON, Adjoint au Maire de Montredon-des-Corbières**, complète le schéma en ajoutant qu'un train de nuit fait la liaison Narbonne-Paris.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute qu'il s'agit d'un train au départ de Paris-Austerlitz qui utilise la ligne Orléans-Limoges-Toulouse, et circule une fois par jour, jusqu'à Cerbère. Ce type de flux Toulouse-Perpignan, en journée, n'existe que par TER, et non en Grandes Lignes.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, s'interroge sur le nombre de personnes qui montent ou descendent à Narbonne.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise qu'il y a aujourd'hui, 1 million de voyageurs « Grandes Lignes » et « TER », dont 800 000 voyageurs environ pour les trains « Grandes Lignes ». Sont comptés comme voyageurs GL les gens qui prennent un TER pour se rabattre vers une autre gare, afin de prendre un train GL.

Édouard PARANT, RFF, en conclut que 80 % des gens qui prennent le train ou arrivent à Narbonne le font pour un déplacement de longue distance, et que 20 % font un trajet court.

Questions sur les Origines et Destinations :

- ▶ **Daniel PETIT, Chef de la MECAD - DDTM de l'Aude**, indique que les destinations représentées sont le résultat de l'offre ferroviaire. Comme il est compliqué, par exemple, d'aller de Marseille à Narbonne en train, les gens prennent la voiture.

Bruno BEAUCHET, RFF, souligne que les enquêtes ferroviaires présentées ont été faites auprès des gens qui prenaient un train. Dès que l'offre sera améliorée, les effets sur le report modal seront perceptibles, ce qui a été intégré dans les prévisions de trafic.

Questions sur les modes de rabattement :

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, demande si les questions posées aux gens qui viennent à Narbonne avec un TER pour prendre un train GL, portaient aussi sur les modes de rabattement : changement à Narbonne pour prendre une navette jusqu'à Montredon ou voiture si la gare se trouve à Montredon ?

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que RFF a réalisé un questionnaire très court afin de l'administrer avant que les gens ne montent dans le train ou entre deux correspondances. « Nous n'avons pas pu faire des questionnaires dits de « préférences déclarées », avec des choix multiples ».

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, le regrette car si l'objectif de l'étude était de comprendre les comportements des voyageurs et d'anticiper des changements, l'état des lieux ne nous dit rien sur le projet de gare à Montredon.

Édouard PARANT, RFF, souligne qu'un état des lieux est un objectif d'étude intéressant et ajoute que le recueil de ces données était indispensable car RFF ne les avait pas. Il ajoute qu'il était difficile dans un temps très court d'expliquer aux voyageurs (parfois étrangers) les caractéristiques des diverses options de gare : Narbonne centre, Narbonne ouest, Nissan.

Bruno BEAUCHET, RFF, insiste sur la nécessité de disposer de cette photographie pour pouvoir faire des prévisions de trafic.

Édouard PARANT, RFF précise que cette « photo » a coûté 2 M€ avec 1 000 trains enquêtés, dans 29 gares, sur 4 jours, 18 mois de travail pour 1 000 enquêteurs recrutés et formés, plus un test grandeur nature de répétition.

Suite de la présentation de Bruno BEAUCHET avec une animation sur les scénarios de desserte.

Questions à propos de la desserte selon le scénario 1 (gares centres)

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, demande pourquoi le scénario ne propose pas de prendre la ligne nouvelle jusqu'au niveau de Montredon, puis de rattraper la ligne ancienne jusqu'à Narbonne avec un aiguillage ?

Édouard PARANT, RFF, précise que cela nécessiterait de créer un nouveau raccordement, ce qui en ferait 3 au final (1 à Béziers, 2 à Narbonne).

Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA, ajoute que celui de Béziers deviendrait inutile car le train irait directement à Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, met en avant que dans ce cas, Béziers serait éliminée de la desserte. Pour Narbonne, il faudrait donc créer un autre raccordement, ce qui coûterait extrêmement cher, sous réserve que ce soit possible. Dans cette zone, le PPRT de la Comurhex ainsi que le relief et les derniers lotissements de Narbonne, limitent les possibilités.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, s'interroge sur la possibilité de faire un aiguillage qui sortirait de la ligne TGV[®] et rejoindrait la ligne Toulouse-Narbonne.

Édouard PARANT, RFF, confirme que, techniquement parlant, un aiguillage est faisable, mais que le coût en sera important. Le scénario de gares centre nécessite la réalisation d'un raccordement pour entrer dans Béziers et d'un autre au sud de Narbonne.

Jean-Michel AUBELEAU, chef de projet ligne Toulouse-Narbonne, ajoute que, si techniquement c'est possible, un rebroussement sur la ligne Toulouse-Narbonne avant d'entrer à Narbonne, permettrait de gagner du temps entre Béziers et le raccordement, mais, au final, le temps gagné n'est pas évident car il faut compter le temps du rebroussement. Il pense qu'en termes de performance, ce scénario sera moins bon que celui qui emprunte la ligne classique.

Édouard PARANT, RFF, suggère que, dans ce cas, il faut sortir à Nissan et rentrer à Narbonne par le nord, ce qui sera plus rapide et n'obligera pas le chauffeur à changer de cabine. Cette solution est la plus simple techniquement, en gestion et en temps de parcours.

- ▶ **Jacques POCCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, s'interroge sur la comparaison des coûts de la ligne nouvelle et des raccordements.

Édouard PARANT, RFF, précise que RFF a présenté dans le rapport de fin d'étape 1 les différents coûts par type de lignes et sections. Les raccordements sur la ligne existante coûtent toujours plus cher au kilomètre que les sections de ligne nouvelle car ils comportent relativement plus d'ouvrage d'art et nécessitent des travaux sur une ligne exploitée.

Présentation 2^e (gare à Nissan) et 3^e scénarios

- ▶ **Pierre SÉNÈQUE, Directeur de l'aménagement – Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, rappelle qu'à l'horizon 2030-2050, en fonction de l'arrivée de la Ligne Toulouse Narbonne, la localisation à Montredon permettrait, si l'option sud était retenue pour la LTN, d'avoir une liaison Montpellier-Toulouse qui s'arrêterait en gare nouvelle sans avoir de rebroussement

Édouard PARANT, RFF, confirme, mais dans le cas où LTN arrive au sud de la gare nouvelle, il souligne que le relief et l'environnement sont délicats. Il rappelle également l'impact de la mixité sur cette jonction de 2 LGV.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, pense que le petit raccord au-dessous de Narbonne-ouest et qui part à gauche n'a plus d'objet si la LTN passe au sud.

Édouard PARANT, RFF, acquiesce.

Bruno BEAUCHET, RFF, ajoute que si la LTN passe au sud, les liaisons Bordeaux-Barcelone ne passeront plus par Narbonne-ouest. Ce sont des choix d'opérateurs.

Édouard PARANT, RFF, précise que, si l'objectif des opérateurs est de faire Toulouse-Barcelone directement, ils ne s'arrêteront pas à Narbonne ouest. Si l'objectif est d'avoir un train caboteur, il continuera à desservir Narbonne-ouest. Le cas le plus éclairant par rapport à ce qui se fait aujourd'hui est le cas Marseille-Toulouse : sur les 7 AR par jour, la moitié ne s'arrête qu'à Montpellier, tandis que

l'autre moitié s'arrête aussi à Béziers et Narbonne. Cette offre caboteurs par ligne rapide va sans doute perdurer.

Présentation : scénario avec une seule gare nouvelle, à Béziers-est ou Narbonne-ouest.

Édouard PARANT, RFF, résume le scénario et souligne qu'une gare unique à Nissan peut fonctionner seule ; en revanche, une gare située à Narbonne-ouest, ou à Béziers-est est moins efficace pour l'ensemble du territoire Béziers-Narbonne. Avec une gare à Narbonne-ouest et un raccordement à Béziers, il n'y aura aucun train en gare nouvelle. Avec la gare à Béziers centre, Narbonne centre est desservi forcément. Dans ce scénario, soit on supprime le Biterrois de la desserte, soit on n'utilise pas la gare nouvelle. Même chose dans l'autre scénario. Il n'y a pas de logique de compétition entre Béziers et Narbonne, mais une logique de complémentarité.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, pense que les 5 scénarios présentés ont pour conséquence d'en éliminer deux (une gare à Béziers ou une gare à Narbonne). Le scénario de Nissan paraît plus facile techniquement et moins coûteux, mais l'impact en construction d'infrastructures (rocares, voies rapides, parkings) va être considérable, ajoute-t-il car tout le monde viendra en voiture, puisque c'est une zone rurale. La solution serait de construire un tramway. « Ce ne sera plus un programme ferroviaire, mais un programme routier dans lequel on intégrera un programme ferroviaire. Si dans 100 ans, la ville de Béziers-Narbonne compte 3 millions d'habitants, placer une gare à Nissan est pertinent ». Mais il ne pense pas que ce soit le projet des élus ni des habitants. Soit les moyens de payer deux gares nouvelles sont réunis, ce qui serait pour lui l'idéal, soit il faudra aménager les deux gares actuelles.

Sylvio d'Ascia, architecte INEXIA ajoute qu'il pourrait y avoir des navettes continues entre les gares centres et Nissan, car il y a un point de croisement possible à Nissan entre TER et TGV[®]. Ces navettes TER pourraient alléger l'impact routier de cette solution. La ligne pour l'intermodalité avec les TGV[®] existe déjà.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, appelle cette solution un « tramway ». « Il faudrait qu'il y en ait toutes les 5-10 mn ». Mais il pense que cette solution est assez incompatible avec le fret.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme que l'offre du Conseil régional de TER sur cette section de ligne est projetée pour 80 TER en 2020 entre Béziers et Narbonne, soit 40 AR par jour.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, affirme que le fait qu'une ligne nouvelle amène un accroissement du nombre total de voyageurs, et donc des flux routiers ne doit pas être négligé. « L'essentiel des clients ce sont les 50 000 habitants de Narbonne et les 100 000 de Béziers ; ils vont devoir faire plusieurs dizaines de km en voiture en zone rurale pour se rendre à la gare. Ce qui va faire exploser les taux de CO₂ et les flux automobiles ». Il ajoute que les gens habitant près des gares centres pourront prendre la navette, mais ceux qui habitent dans la zone de chalandise prendront leur voiture, car il n'y aura jamais de bus fréquents pour la gare de Nissan dans chaque village, selon lui.
- ▶ **Pierre SÉNÈQUE, Directeur de l'aménagement – Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, s'interroge sur les différents scénarios : vous nous dites que le choix se résume à 2 gares pour Béziers et Narbonne, ou une seule au milieu. Sinon les circulations de trains seront compliquées, car le train engagé sur la ligne nouvelle ne pourra pas desservir les gares centres. Il lui semble que la liaison ferroviaire sans gare à Nissan permettrait qu'un train qui passe par la gare nouvelle de Béziers et continue sur la ligne nouvelle puisse aller sur la gare centre et inversement, un train qui serait sur la gare de Montredon irait sur la ligne nouvelle et pourrait desservir la gare de Béziers en se transférant de la ligne nouvelle à la ligne classique au niveau de Nissan, indépendamment d'une gare.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que cela nécessiterait deux raccordements, au niveau de Nissan et à l'Est de Béziers

- ▶ **Pierre SÉNÈQUE, Directeur de l'aménagement – Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, demande si ces raccordements ne sont pas programmés, ne serait-ce que pour le fret, dans le cadre de la réflexion sur la mixité ?

Édouard PARANT, RFF, complète les précisions : le raccordement étudié en étape 1 est celui qui permet, en venant du nord, de quitter la ligne nouvelle pour rentrer sur la ligne classique vers Narbonne centre. Il a été étudié pour les voyageurs et les trains de fret. En revanche, il n'y a pas d'utilité et de demande pour sortir de la ligne nouvelle et rentrer vers Béziers en venant de Toulouse. Il n'y a pas de clientèle identifiée. Le 2^e souci posé par ce raccordement, est qu'il faudrait l'installer en zone inondable, au sud-est du hameau de Périès.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, s'interroge sur la pertinence d'un raccordement ferroviaire et de la gare de Montredon, en zone inondable.

Édouard PARANT, RFF, comprend sa préoccupation mais souligne que les enjeux sont différents : dans un cas, il peut y avoir 4 mètres d'eau sur 10 km de large alors que le secteur de Montredon est actuellement plutôt un réservoir ; le secteur n'est pas inscrit dans l'atlas des zones inondables de la DREAL.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, se demande s'il est judicieux, compte tenu du projet d'augmenter le nombre de TER sur la ligne historique, de recharger cette ligne avec des TGV[®].

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'à partir du moment où une partie des trains est réorientée vers les gares centres, il faut vérifier que sur les derniers kms, entre le croisement des deux lignes et la gare centre, tous les trains peuvent circuler. Les TER, une partie des trains de marchandises et la moitié des TGV[®] risquent de créer un bouchon ferroviaire en entrée et en sortie des gares. « D'une part, vous économiserez le coût de la gare, de l'autre, vous devrez payer le raccordement, et vous risquez d'être obligés de financer des aménagements complémentaires sur un ou deux km en entrée et sortie de gare, pour faire une 3^e voie par exemple ». Il faut savoir, ajoute-t-il que, créer des voies nouvelles en entrée de gare, revient à créer des voies nouvelles en ville, sur une ligne qui accueille déjà des trains, donc c'est beaucoup plus compliqué que de créer une ligne nouvelle.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, demande si, dans l'état actuel d'avancement de la réflexion, la SNCF et RFF ont un avis par rapport aux gares ?

Édouard PARANT, RFF, précise qu'un système avec une seule gare, à Béziers ou à Narbonne fonctionne difficilement. « Mais, il nous manque les coûts. Ce sont les partenaires qui financent, et ils n'achèteront pas un projet qui ne leur convient pas ». Il faut donc concevoir un projet qui corresponde à leurs attentes et à leurs besoins.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, confirme que la SNCF n'a pas acté de choix de gare. Elle ne l'avait pas fait non plus lors du Débat public. Les études du Débat public avaient montré que les 3 sites de gares nouvelles étaient adaptés au projet, mais aucun ne ressortait. Il pense qu'avant de savoir combien coûte une gare, il faut savoir quel est l'enjeu d'un point de vue fonctionnalités : que peut-on espérer si une gare est créée à tel endroit ? Il lui semble qu'avant tout, il faut regarder les estimations de trafic. RFF va en présenter. La SNCF n'en a pas réalisé depuis le Débat public.

Édouard PARANT, RFF, demande à la SNCF quel arbitrage justifierait pour elle de rester sur des gares centres. Quel est l'intérêt d'aller vers une gare nouvelle ?

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, explique que chaque projet est différent, mais qu'il y a 3 raisons pour lesquelles la SNCF peut être favorable à des gares nouvelles. D'abord, quand une gare centre ne peut plus évoluer (quand RFF ne peut plus ajouter de voies supplémentaires, quand la ligne ne peut pas passer en souterrain). Ensuite, en raison du temps que met un train pour arriver en gare centre (à environ 140-150 km/h dans le meilleur des cas). Enfin, quand on veut créer un nouveau point de desserte du territoire (et apporter des services grande vitesse à des gens qui aujourd'hui ne les ont pas).

Présentation des résultats des 3 premiers scénarios par Bruno BEAUCHET

Édouard PARANT, RFF, donne quelques précisions pour lire la carte : quand le train est dans la partie grise, il circule sur la ligne nouvelle. Dans la partie blanche, il a pris un raccordement pour rouler sur la ligne actuelle, les alternances LN/ligne classique, indiquent que le scénario serait difficile à gérer au quotidien.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, demande pourquoi il y a si peu de relations Marseille-Barcelone par rapport à ce qui avait été envisagé lors du Débat public ? Il constate qu'il n'y en a que 3, soit 2 à 3 fois moins que ce qui avait été envisagé

Bruno BEAUCHET, RFF, précise qu'il y a un système de coupe-accroche et de correspondances en gare d'Odysseum. RFF a intégré dans les études de trafic, la trame cadencée, c'est-à-dire 2 TGV[®] qui arrivent en même temps et des correspondances quai à quai ; ainsi que la possibilité de passer d'un TGV[®] à l'autre, et non plus d'un TER à un TGV[®]. Il existe des Marseille-Toulouse et des Lyon-Barcelone avec une correspondance en gare d'Odysseum, qui devient un véritable pôle de correspondances.

- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, indique que le « coupe-accroche » est séduisant, « mais il faut avoir des grilles robustes, ce qui n'est pas toujours le cas ».

Édouard PARANT, RFF, confirme que le système fonctionne si les TGV[®] circulent entre eux. Mais avec un système dans lequel ils ne sont pas toujours, ni sur la ligne nouvelle, ni sur la ligne existante, c'est effectivement plus fragile.

Bruno BEAUCHET, RFF, apporte une précision sur la lecture de la carte où les pointillés indiquent le système de coupe-accroche. Les rames simples deviennent doubles pour aller en direction de Toulouse.

- ▶ **Claude AUGER, Président d'Énergie TGV[®]**, intervient sur les liaisons Barcelone-Marseille, car selon lui, l'Espagne annonce leur remplacement par des Madrid-Marseille, avec du matériel espagnol ou allemand. Les seuls trains que l'Espagne annonce au départ de Barcelone sont des Barcelone-Bordeaux, ajoute-t-il. Les autres dessertes (Paris, Lyon, Marseille) sont des rames qui viendront de Madrid. Ce sont les dernières nouvelles espagnoles.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise qu'il parlait davantage des correspondances que des coupe-accroches, quand il parlait des Marseille-Espagne. La coupe-accroche est utilisé entre Lyon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Sud-Ouest.

Présentation des Graphiques sur les destinations

- ▶ **Jacques POCCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, demande si les chiffres de voyageurs annoncés sont issus d'estimations ou des enquêtes réalisées par RFF.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que les résultats sont issus des études de modélisation, qui elles-mêmes sont enrichies des enquêtes. Les enquêtes ont permis un état des lieux des déplacements actuels, et notamment sur les motifs de voyage. RFF a pu constituer des matrices ferroviaires. Puis, avec des données routières (Observatoire transpyrénéen, etc) nous avons constitué des matrices routières et le même travail a été fait pour l'aérien. A partir de ces situations de base, nous avons réalisé des estimations de trafic en 2020.

- ▶ **Jacques POCCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, demande si l'évolution de la démographie a été prise en compte ?

Bruno BEAUCHET, RFF, lui confirme et ajoute que les hypothèses sont actualisées par rapport au débat public.

- ▶ **Pierre SÉNÈQUE, Directeur de l'aménagement – Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne**, demande si le prix des billets a été pris en considération ?

Bruno BEAUCHET, RFF, le confirme. RFF a enquêté sur les prix actuels des trains régionaux et Grandes Lignes, et a fait des hypothèses sur l'évolution des prix qui ont été intégrées dans la modélisation. En revanche, nous n'avons pas pris en compte l'offre TER à 1 €, ce qui pourrait avoir un effet sur Agde, car les voyageurs peuvent privilégier le prix au gain de temps.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que les motifs de déplacement sont primordiaux, car la même valeur n'est pas accordée au gain de temps selon que l'on fait un voyage d'affaire ou de loisirs. Il faut attendre de savoir si la politique des TER à 1€ va être généralisée, pour intégrer cette donnée.

- ▶ **Jean-Luc THIBAUT, représentant de l'Association ECCLA**, pense que personne n'ira de Narbonne à Perpignan en TGV[®] pour gagner 5 mn par rapport au TER en payant 40 € de plus. Il ajoute que la réservation pour le TGV[®] est aussi un frein. Il ne croit pas aux 25 % de prévisions indiqués dans le tableau.
- ▶ **François QUÉTIN, Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, indique qu'il est impossible de savoir quel prix coûtera un billet, quel prix les gens seront prêts à mettre pour acheter un billet, quand on étudie un grand projet. La vraie révolution du TGV[®] n'est pas la vitesse mais d'avoir fait un service relativement cher, que les gens étaient prêts à payer. La difficulté est d'anticiper, avec les politiques de TER à 1 € ou à bas prix, ce qui passera réellement par le TER ou des trains moyenne voire à grande distance sur des petites portions de trajet. C'est colossal, mais il faut prendre des décisions cette année. Certaines études de sensibilité, faites notamment par RFF, permettent de prendre des paramètres (prix, congestion routière, prix du carburant...) pour voir comment ils peuvent se traduire en prévisions de trafics. Aucune étude économique ne traduira l'impact de la multiplication du prix des carburants par 2. Personne ne sait le faire.
- ▶ **Jacques POCCIELLO, Maire de Cuxac-d'Aude**, rappelle que les collectivités devront sûrement s'engager sur les coûts de fonctionnement.

Fin de la présentation et conclusion par Bruno Beauchet

Édouard PARANT, RFF, remercie les participants pour la qualité de leurs interventions et pour le travail réalisé par la communauté d'agglomération et ses bureaux d'études.

Il indique la suite de la concertation et annonce le calendrier. Le 20 juin 2012, deuxième présentation du projet de territoire du Grand Narbonne à RFF avant le comité de pilotage prévu le 13 juillet.

Fin de l'atelier à 16h30.